

CORRADO BEGUINOT
(*Ordinario di Tecnica Urbanistica*
nell'Università "Federico II" di Napoli)

L'AREA METROPOLITANA PER LA "REGIONE DELLO STRETTO"

SOMMARIO: 1. – Due opzioni per una grande opportunità di sviluppo. 2. – Verso una dimensione metropolitana dell'area dello Stretto. 3. – Una nuova centralità nel panorama euromediterraneo. 4. – La Città metropolitana dello Stretto: percorsi istitutivi e fondativi. 5. – La Città metropolitana dello Stretto: invasi geografici e storico-culturali. 6. – La Città metropolitana dello Stretto: una indagine funzionale dei sistemi insediativi. 7. – La Città metropolitana dello Stretto: città sostenibile e solidale ad alta efficienza.

1. *Due opzioni per una grande opportunità di sviluppo.*

La necessità e l'urgenza di realizzare un efficiente sistema di collegamento tra la Sicilia e il continente che consenta, oltre tutto, di ridurre i costi aggiunti, attualmente sopportati dall'intera economia dell'Isola, in particolare nei confronti di un mercato a sempre più spiccate caratteristiche continentali – che già vede la Sicilia occupare una posizione geografica periferica –, può costituire l'occasione per rilanciare, nel panorama europeo e mediterraneo, il ruolo dei territori interessati alla realizzazione di tale sistema, che possono individuarsi nelle Province di Messina e Reggio Calabria.

Al riguardo, le ipotesi di intervento che, con alterne fortune, vengono da più lustri ventilate propendono, come è noto, verso la costruzione del Ponte a campata unica tra Punta Pezzo e Ganzirri, ovvero verso il radicale e innovativo potenziamento del sistema di collegamenti marittimi tra le due sponde. Il contrasto tra punti a fa-

vore dell'una o dell'altra soluzione ha, in gran parte, determinato il protrarsi di una fase di stallo decisionale che non ha giovato né all'intera Sicilia né tantomeno ai territori direttamente interessati dalla costruzione delle nuove infrastrutture; questi ultimi, anzi, hanno visto, negli anni, aggravarsi i problemi di congestione e di inquinamento ambientale senza, peraltro, riuscire a programmare il proprio sviluppo su basi certe.

In attesa di una decisione sull'assetto di un aspetto settoriale, anche se importante, della pianificazione territoriale – che, data la dimensione degli interessi coinvolti, non può che essere assunta nelle sedi responsabili –, si è finito col perdere di vista l'oggetto stesso della pianificazione locale e d'area vasta che è sostanzialmente quello di definire il disegno di assetto di un territorio, nella sua interezza – all'interno del quale verificare anche il grado di sostenibilità delle grandi opere – e di individuare gli strumenti e le procedure per realizzarlo.

Da questo punto di vista, un più efficiente collegamento tra le due sponde dello Stretto, in qualunque modo realizzato, costituisce solo uno degli strumenti – per quanto invasivo, data la mole dei traffici che è chiamato a smaltire – a disposizione delle comunità locali per realizzare un disegno ancora tutto da costruire che va anticipato nella sua interezza rispetto al progetto delle singole opere. Queste ultime andranno infatti ad incidere, in termini fisici, solo su limitate zone del territorio – sui punti di approdo e sui tracciati di raccordo di questi con la rete di infrastrutture principali – che dovranno accogliere le ingombranti infrastrutture. Ma questa è operazione puntuale e, in ogni caso, risolvibile nei tempi medio-lunghi che la realizzazione delle opere, in ogni caso, comporterà. Ben più complessa e significativa è invece l'affermazione di un condiviso disegno di sviluppo che prende forma in uno strumento di pianificazione e rispecchia le aspirazioni di una intera comunità locale.

Ciò di cui è necessario prendere atto è che entrambe le opzioni modali di collegamento considerate, potranno contribuire in modo determinante ad accelerare processi di sviluppo locale; esse costituiscono una grande opportunità di sviluppo per l'intera regione dello Stretto che va colta e valorizzata nel tempo; ed è proprio nella

prospettiva temporale che i programmi realizzativi, a prima vista alternativi, tendono a conciliarsi. Se, infatti, la realizzazione del Ponte richiederà tempi lunghi, l'adeguamento del sistema di collegamenti marittimi tra Sicilia e continente sembra poter rispondere con maggiore sollecitudine alle sempre più pressanti esigenze di traffico.

A questo fine, come auspicato anche dalla Regione Sicilia, è possibile infatti individuare ed attrezzare alcuni approdi integrativi e decentrati rispetto a quelli esistenti da cui aprire nuove rotte di traffico per passeggeri e veicoli gommati, da e per l'Isola. I nuovi approdi dovranno essere attrezzati con invasature per l'attracco di traghetti bidirezionali, ben posizionati rispetto ai tracciati delle reti viabilistiche principali e dotati di ampi spazi per la sosta degli automezzi in attesa di imbarco. Va inoltre sondata la possibilità di un ulteriore sviluppo delle linee di collegamento diretto tra Reggio e Messina con mezzi di navigazione veloci, che buon riscontro hanno dimostrato di avere presso l'utenza negli ultimi anni.

Queste iniziative, oltre ad aiutare a risolvere situazioni di congestione non più sostenibili, contribuiranno a consolidare, tra le due sponde dello Stretto, quei legami funzionali e culturali necessari alla formazione di una unità di intenti delle popolazioni che, in questo modo, troveranno anche nel Ponte, quando realizzato, un ulteriore importante strumento di reciproca integrazione.

2. *Verso una dimensione metropolitana dell'area dello Stretto.*

Senza dubbio, l'improcrastinabilità del potenziamento infrastrutturale del collegamento tra isola e continente – sia se si propenda per una iniziativa di radicale ristrutturazione del sistema di collegamenti marittimi, ovvero per la costruzione del Ponte – determinerà, nel volgere di qualche anno ed ancor prima che le opere siano ultimate – qualunque esse siano –, una crescita esponenziale, tanto dei flussi finanziari verso la regione dello Stretto, quanto dei rapporti economici e commerciali tra le due sponde. Non v'è dubbio infatti che gli ingenti investimenti, necessari alla realizzazione

delle opere e la nuova centralità che l'intera area acquisirà nei confronti dei traffici con essa connessi, attiveranno flussi economici di dimensioni fin qui sconosciute per quest'area, di cui potranno beneficiare le comunità locali se riusciranno a capitalizzarne, a più lungo termine, le ricadute, trasformando una rilevante occasione di lavoro in un duraturo strumento di sviluppo.

Nell'un caso e nell'altro il problema prioritario da risolvere è quindi quello di far precedere la realizzazione delle opere infrastrutturali da un piano di ridisegno urbanistico dei territori interessati alla loro costruzione, attivando una serie di operazioni, che non mirino a mitigare esclusivamente impatti ambientali o a definire tracciati di svincoli autostradali, ma contribuiscano a proiettare, sull'intera area, l'indotto dei cospicui investimenti attesi, fino a coinvolgere l'insieme delle relazioni che legano le due sponde dello Stretto in un disegno metropolitano, partendo dalla definizione di una figura amministrativa delegata alla gestione di questa nuova realtà territoriale.

È quindi opportuno, in particolare da parte delle amministrazioni locali interessate alla costruzione delle opere, ponderare con attenzione le ricadute che questi ingenti investimenti determineranno, sia in termini economici che territoriali, con la costituzione, di fatto, di una entità metropolitana interregionale in grado di esprimere sinergiche potenzialità che vanno ben oltre la semplice sommatoria di quelle riscontrabili nelle due odierne realtà urbane e territoriali. Non v'è dubbio infatti che l'entrata in esercizio delle opere innescherà tra le due sponde dello Stretto – con un determinante incremento delle possibilità di collegamento – un immediato processo evolutivo che impone di essere governato cercando di massimizzare i benefici da esso potenzialmente indotti e di minimizzarne gli impatti indesiderati.

La sfida che si pone quindi per Messina e Reggio Calabria, nell'imminenza di un cambiamento che potrebbe assumere rilevanza epocale per il loro destino, è quella di riuscire a governare e ad indirizzare questo processo in modo da evolvere entrambe dall'attuale, autonoma dimensione "municipale" ad una comune dimensione "metropolitana", ampliata all'intera area dello Stretto,

cioè ad una dimensione territoriale e funzionale più vasta, che riesca ad esprimere ed a valorizzare a pieno quelle potenzialità posizionali che storicamente avevano imposto quest'area nel panorama mediterraneo come punto di riferimento e cerniera per i traffici mercantili tra Europa, nord Africa e medio Oriente.

3. *Una nuova centralità nel panorama euromediterraneo.*

L'Unione Europea si sta adoperando – da alcuni anni con maggiore determinazione ed in particolare nell'imminenza dell'allargamento a 25 del numero degli Stati membri – per omogeneizzare il grado di accessibilità del territorio comunitario, prevedendo interventi di riequilibrio degli investimenti nel campo dei trasporti in favore delle aree più marginali, attualmente meno attrezzate, tanto dal punto di vista infrastrutturale, quanto da quello dei sistemi urbani. Al settore dei trasporti viene infatti riconosciuto un ruolo chiave, sia per riequilibrare le occasioni di sviluppo economico tra le varie aree, sia per elevare il livello di competitività dei sistemi urbani europei, sia inoltre per contribuire ad innescare processi di coesione tra comunità differenti, interessate alla realizzazione di un medesimo programma.

A questo prevalente fine è orientato il progetto TEN (*Trans European Networks*, varato nel 1992 ed a più riprese aggiornato), col quale la Commissione europea intende contribuire allo sviluppo di una rete transeuropea di trasporto. Nel nostro Paese, questo progetto dovrebbe essere orientato anche a ridurre il *gap* infrastrutturale esistente tra il Mezzogiorno ed il resto d'Europa, eppure, tra i 29 progetti infrastrutturali prioritari individuati in questi mesi dalla Commissione Europea per il rilancio dell'economia, solo due riguardano l'Italia Meridionale (il Ponte sullo Stretto di Messina – in seguito escluso anche dalla c.d. “*quick start list*” – e le “autostrade del mare” – che prevedono interventi su alcuni porti di Sicilia e Sardegna); e d'altro canto, anche tra le 19 grandi opere strategiche individuate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella c.d. Legge Obiettivo, tra le iniziative di interesse per l'area dello

Stretto, lo stesso Ponte viene accompagnato esclusivamente da interventi di miglioramento sugli assi stradale e ferroviario Salerno-Reggio-Messina-Palermo/Catania, solo successivamente integrati da stanziamenti per la ferrovia metropolitana ed il porto di Messina.

Eppure l'allargamento dell'UE e l'auspicato sviluppo delle "autostrade del mare" pongono il bacino del Mediterraneo in una posizione di nuova centralità nell'ambito dello sviluppo dei trasporti euromediterranei e transfrontalieri (e ciò in particolare nella concreta prospettiva di creare un'area euromediterranea di libero scambio) e, al suo interno, la Regione dello Stretto in un ruolo di cerniera per ogni traffico marittimo tra Europa ed i restanti Paesi rivieraschi. Un ruolo cioè che, lungi dal limitarsi alla semplice assunzione di mansioni proprie di nodo di transito trasportistico, dovrà essere preminentemente culturale e tendere a favorire il dialogo e l'integrazione tra genti e regioni diverse, a promuovere lo sviluppo equilibrato e sostenibile del comune ambiente marittimo, a migliorare la condivisione dell'identità culturale dell'area mediterranea – in questo abbracciando a pieno gli obiettivi del programma operativo comunitario INTERREG II C MED-OCC.

Ridurre i programmi volti a migliorare il collegamento tra le due sponde dello Stretto di Messina a semplice rimedio ingegneristico per rendere più veloce l'attraversamento del breve tratto di mare che separa Calabria e Sicilia, significa quindi inquadrare, con un'ottica miope, il reale portato che le opere da realizzare saranno in grado di proiettare sulle realtà locali ed il profondo nesso che lega le grandi infrastrutture da realizzare – siano i porti, il Ponte o entrambi – alle possibilità di sviluppo indotte sui territori interessati alla loro realizzazione. Sono molti gli esempi di città di media taglia che, in questi ultimi anni, avvalendosi dei requisiti posizionali da esse posseduti, hanno saputo affermare un proprio rilevante ruolo internazionale, cogliendo l'occasione rappresentata da straordinari investimenti per intraprendere un processo di globale ripensamento delle proprie strutture e dei propri destini funzionali. È il ca-

so, ad esempio, di Strasburgo o Metz, Tolosa o Aalborg, ma anche della piccola Maastricht.

In questa ottica si può affermare che, per l'area dello Stretto, la realizzazione di un efficiente collegamento trova giustificazione, in ambito locale, principalmente come fondamentale fattore di integrazione fisica tra realtà urbane oggi marginali ma che, anche grazie al legame fisico e funzionale che la costruzione del collegamento rafforzerà, possono aspirare a svolgere un ruolo di rango superiore all'interno del panorama di **nuove centralità che, in questi anni, vanno definendosi a scala comunitaria e mediterranea, proiettando le aspettative, oggi riposte nel "Ponte per la città" dello Stretto, in una nuova dimensione di "città-ponte verso il Mediterraneo"**.

4. *La Città metropolitana dello Stretto: percorsi istitutivi e fondativi.*

Per riuscire ad assumere un ruolo di tal fatta e ad avvantaggiarsi delle opportunità di sviluppo che nei prossimi anni si presenteranno, in questa regione occorre tendere a configurare, tra i sistemi insediativi che oggi si fronteggiano sulle due sponde dello Stretto, una nuova organizzazione funzionale che raggiunga soglie dimensionali di domanda e di offerta di servizi consone al radicamento, al suo interno, di attività di rango metropolitano e consenta di valorizzare ogni sinergia attivabile tra i centri dell'area.

L'obiettivo da porsi è quindi quello di pervenire alla istituzione di una Città metropolitana dello Stretto, la cui costituzione potrà essere agevolata dalla realizzazione di un più efficiente collegamento tra le due sponde, ma che già oggi è opportuno tendere a prefigurare, delineando un modello di sviluppo integrato dei sistemi urbani di Messina e di Reggio, nel quale reperire quelle complementarità che consentano un uso bilaterale dei servizi e promuovano la riqualificazione fisica e funzionale dell'ambiente (di lavoro, di residenza, di relazione, di svago ecc.). È necessario cioè, fin da ora, configurare gli scenari urbanistico-territoriali che, nel

breve volgere di qualche anno, dovranno determinarsi per ottimizzare le ricadute che la realizzazione del collegamento potrà determinare sulle due città e sui territori loro afferenti, sia in termini di impatto ambientale che territoriale.

A tal fine occorre, da un canto, definire le condizioni d'uso del territorio metropolitano – oggi proponibili in via tecnica e che potranno assumere fattuale valenza solo in sede politica e istituzionale – e, dall'altro, individuare le procedure attraverso cui questi modi d'uso potranno attuarsi.

Per valorizzare le ricadute che questa irripetibile occasione di sviluppo metterà a disposizione di Messina e Reggio Calabria occorre quindi:

- ripensare, in chiave sinergica, l'attuale struttura funzionale dei due sistemi urbani;
- valorizzare le vocazioni dei luoghi e le risorse disponibili;
- definire, in termini sistemici, la struttura funzionale dell'aggregato metropolitano che si genererà tra le due teste di ponte;
- individuare i fattori guida su cui riorganizzare la vita della nuova metropoli, privilegiando la salvaguardia delle vocazioni localizzate e le potenzialità delle strutture esistenti;
- delineare una razionale distribuzione nel territorio di quelle attività innovative (gestionali, culturali, di ricerca) che caratterizzano la vera essenza di ogni metropoli.

La Città dello Stretto sarà costituita da un insediamento di rango demografico pressoché doppio rispetto a quello attualmente rivestito dai sistemi urbani di Messina e Reggio; sarà una entità amministrativa più efficiente perché frutto di una razionale rifunzionalizzazione di strutture e spazi; costituirà una metropoli-cerniera tra Europa e Mediterraneo, in grado di esprimere una domanda ed un'offerta di servizi qualificati più elevata di quella attuale ed attrezzata per rispondere alle nuove sfide poste dalla modernità.

Le attuali strutture insediative dovranno quindi evolvere ed integrarsi in modo da riuscire a soddisfare esigenze di carattere me-

tropolitano ed a rivolgersi verso un orizzonte culturale e commerciale euromediterraneo.

La nuova entità metropolitana che si verrà di fatto a creare, in qualsiasi forma amministrativa deciderà di strutturarsi, spinta da nuovi, più rilevanti e localizzati interessi economici, dovrà ridefinire i propri requisiti organizzativi, infrastrutturali, funzionali ed economici, con interventi di rifunzionalizzazione e di riorganizzazione dei servizi indispensabili per **una città che, nel panorama metropolitano mediterraneo, tenderà ad assumere un ruolo decisamente più rilevante di quello oggi singolarmente rivestito dalle due città di Messina e Reggio Calabria, e dai sistemi urbani cui afferiscono.**

Le attuali condizioni istituzionali dell'area pongono non pochi problemi alla individuazione di praticabili percorsi procedurali per la creazione di una nuova entità amministrativa per l'area dello Stretto che gestisca unitariamente ed in modo innovativo i territori interessati; questi territori ricadono infatti in due Province ed in due Regioni, una delle quali, peraltro, a statuto speciale.

Il *corpus* normativo di specifico interesse – che investe anche problemi di natura costituzionale – mette a disposizione diverse soluzioni che, indipendentemente dal perimetro dell'area interessata dalla nuova forma di governo-gestione, occorre indagare al fine di individuare gli itinerari procedurali che presentino il massimo della praticabilità dal punto di vista tecnico, pur con le difficoltà che operazioni a valenza istituzionale così ampia necessariamente comportano.

Una prima soluzione nasce dalla considerazione che la Città metropolitana è una – per quanto singolare – Provincia e che, in quanto tale, è definita nell'ambito di una Regione. Per la costituzione di una nuova Città metropolitana, comprendente la zona dello Stretto, si dovrebbe quindi, preliminarmente, pervenire alla creazione di una nuova Regione – “la Regione dello Stretto” istituibile con legge costituzionale, sempre che ne facciano richiesta tanti Consigli comunali da rappresentare almeno un terzo delle popolazioni interessate e che la proposta venga approvata con referendum

dalla maggioranza delle stesse popolazioni – in cui prevedere un'unica Provincia costituita dalla istituenda Città metropolitana, risultante dall'unione delle città di Messina e di Reggio Calabria, nonché da un gruppo di Comuni limitrofi.

Una seconda soluzione è data dalla possibilità – prevista dalla Costituzione – che le Province e i Comuni che ne facciano richiesta siano staccati da una Regione ed aggregati ad un'altra. In questo caso una delle Province o alcuni dei Comuni di essa, dovrebbero aggregarsi alla Regione limitrofa e quindi costituire, insieme a quelli situati sull'altra sponda dello Stretto, la nuova Città Metropolitana

Data l'eccezionalità delle situazioni che si verrebbero a creare tra le due sponde dello Stretto con la realizzazione del collegamento, una terza ed ultima ipotesi potrebbe configurarsi prevedendo – congiuntamente tra Stato e Regione Sicilia – la formazione di un Ente di nuova concezione, finalizzato alla gestione "amministrativa" della Città dello Stretto e fondato dai due capoluoghi e dai Comuni dell'area interessata. Di questo nuovo Ente, all'atto della formazione, dovrebbero essere individuate le funzioni, gli organi, il controllo, i rapporti con gli altri enti locali e con lo Stato.

Si tratta, in ogni caso, di un percorso lungo e complesso che richiede la formazione di un consenso all'iniziativa che, siamo convinti, non mancherà di dare i suoi frutti qualora si riuscisse, in tempi brevi, a formare opinione sul tema, elaborando ed attuando un "progetto di aggregazione" a scala vasta.

La Città metropolitana dello Stretto sarà una città di "fondazione funzionale", le cui specificità scaturiranno da una sorta di contratto, alla definizione del quale dovrà concorrere ogni entità amministrativa che dimostri di essere in grado di apportare e trarre valore aggiunto dalla iniziativa cui si impegnerà a partecipare, così da rafforzare il potenziale metropolitano dell'intera area.

La nuova Città dello Stretto conseguirà ragguardevoli soglie dimensionali, almeno tali da consentirle di costituire una massa critica sufficiente a supportare una grande progettualità attraverso cui costituire nuove polarità di riferimento anche

per entità funzionali remote, che si proiettano nel panorama Mediterraneo – ed in tale prospettiva le potenzialità posizionali dell'area dello Stretto sono enormi –.

Il processo di metropolizzazione che si auspica per l'area – e che la realizzazione del collegamento potrà contribuire a rafforzare – si dovrà sì manifestare nella qualificazione fisica e funzionale dell'ambiente e dei servizi offerti alle popolazioni residenti, ma dovrà scaturire dalla costituzione di un polo terziario avanzato di riferimento per tutto il bacino del Mediterraneo, ubicato in un punto strategico e capace:

- di governare a distanza traffici marittimi e non, offrendo loro una efficiente dimensione organizzativa;
- di proporsi, ai paesi del Nord Africa in particolare, come centro erogatore di innovazione;
- di esprimere sensibilità sociale e cultura manageriale con cui praticare nuove forme di civile convivenza tra i diversi popoli che si affacciano sulle rive di questo fertile mare.

Una metropoli non è infatti una città più grande ma piuttosto una città più densa, non di persone, cose o attività, ma di qualità; una città che, come suggerisce l'etimologia stessa del termine, genera nuove occasioni di sviluppo e le diffonde; essa si caratterizza quindi come “luogo promotore del cambiamento”; è un aggregato insediativo in cui si producono effetti culturali, più che materiali, rappresentativi di un clima locale in grado di attivare nuovi flussi relazionali, di promuovere sviluppo, di organizzare lo spazio.

5. *La Città metropolitana dello Stretto: invasi geografici e storico-culturali.*

L'area dello Stretto è delimitata dai rilievi dei monti Peloritani e dal massiccio dell'Aspromonte; essi costituiscono i versanti di un vaso vallivo contraddistinto da una forte unità spaziale costituita dallo Stretto. Su questo vaso, il cui fondo marino raggiunge a stento i 100 metri di profondità, si affacciano i centri più rappresentativi dell'intero sistema insediativo della regione.

Le due sponde vivono l'una dell'immagine dell'altra, anche perché i rilievi montani, accentuati e ravvicinati alle rispettive linee di costa, con uno *sky-line* netto e caratteristico, esaltano i limiti spaziali ed i riferimenti con cui misurare le ridotte dimensioni di questa valle invasa dal mare che, ad un tempo, li divide e li lega.

I punti di forza del sistema ambientale dello Stretto si possono riconoscere:

- nella linea dei piani alti d'Aspromonte, che segnano a mezza costa i versanti del Montaldo;
- nella linea di cresta dei Monti Peloritani, fino al grande edificio dell'Etna;
- i due maggiori aggregati urbani lineari che si fronteggiano lungo costa: Messina e Reggio-Villa San Giovanni;
- un arcipelago di nuclei abitativi sparsi, fatti di una edilizia spontanea, sciatta e mai finita, che hanno invaso gli antichi e fertili agrumeti costieri, sul versante reggino;
- i piccoli centri costieri sopravvissuti alla espansione urbana sul Capo Peloro.

In Calabria la battigia è segnata da una costa di sabbia e ghiaia, non bella ed in più punti compromessa dalla speculazione edilizia. Dalla costa, il paesaggio di fiumara, fatto di zone erose dall'acqua e seccate dal sole, si spinge verso l'interno; letti torrentizi, sassosi e secchi, contenuti tra bassi argini che, più in alto, raggiungono gli agrumeti dei piani.

In Sicilia la costa assume un aspetto più complesso, coperta com'è dalla macchia mediterranea in cui la vitalità dei centri è percepibile dalla sedimentazione di segni lasciata nel tempo dall'uomo. I rilievi sono anche qui seganti da incise, sebbene più dolci fiumare che testimoniano della comune origine geologica dei terreni. L'Etna, con la sua incombente massa, domina in lontananza l'orizzonte ad occidente.

I principali aggregati urbani, su entrambe le sponde dello Stretto, presentano una struttura policentrica costituita da sistemi insediativi tentacolari, dalla incerta fisionomia, a prevalente sviluppo litoraneo, sebbene, nel tempo, dilatatisi verso le aree e lungo le

direttrici che ponevano minori impedimenti orografici alla edificazione; congestionate da smisurati volumi di traffico veicolare in attraversamento, Messina e Reggio-Villa attendono di trovare una salda strutturazione di riferimento, elementi regolatori ed ordinatori che potrebbero trovare soluzione nella sistemazione delle opere di approccio al Ponte.

Entrambe le città, nella loro inarrestabile crescita, tendono a fagocitare un arcipelago di più minuti nuclei abitativi di fondazione storica che – sebbene non immuni da recenti contaminazioni edilizie – conservano ancora in più punti i segni di una edilizia dallo schietto sapore locale; e ciò, tanto nell’area di Tremestieri e di capo Peloro, sulla sponda siciliana, quanto sui piani d’Aspromonte, in Calabria.

In entrambe le sponde ci si trova in presenza di territori che non gravitano su alcuna area, territori che potremmo definire autosufficienti, in buona parte estranei anche alle culture ed alle peculiarità produttive delle regioni di appartenenza, il cui punto di riferimento comune resta quell’esile tratto di mare che li divide – ma che potrebbe unire – e ne costituisce il cuore; un golfo, una baia che stenta ancora a riconoscersi come unità, patrimonio ed elemento di forza comune da cui trarre occasioni di sviluppo.

Data la morfologia dei luoghi – che non ha agevolato lo sviluppo di nuclei insediativi antagonisti – i due capoluoghi, che si fronteggiano sulle sponde dello Stretto, hanno finito per acquisire una importanza funzionale ed economica prevalente sui territori delle rispettive Province.

Messina (236.500 abitanti al 2001) e Reggio (179.500) sono città di media taglia demografica, posizionate in un contesto ambientale di indubbio fascino, non prive di presenze produttive e di competenze funzionali, dalle grandi quanto non valorizzate potenzialità posizionali, che stentano a manifestare una propria identità culturale; entrambe accomunate da tragiche vicende sismiche, vivono ancor oggi nella condizione – almeno per il nostro continente – di aggregati urbani privi di quella stratificazione storica che, in

modo pregnante, caratterizza ogni centro abitato italiano ed europeo.

La memoria materiale delle due città e di gran parte dei cittadini che le abitarono, è stata infatti spazzata via dal terremoto che investì l'area dello Stretto il 28 dicembre 1908; questo tragico evento ha creato nella storia delle due città una frattura all'apparenza ancora non sanata, contribuendo a creare quello iato esistente tra le potenzialità del sito in cui sorgono ed il ruolo da esse svolto nel panorama regionale e nazionale.

Nonostante il secolo trascorso, tanto Messina, quanto Reggio sembrano ancora soffrire della mancanza di una propria specifica identità, dispersasi all'indomani del catastrofico evento che provocò una soluzione di continuità nella naturale evoluzione delle città fisiche e delle compagini sociali che le abitavano. Il 90% del patrimonio edilizio di Messina – e con esso gran parte dei suoi monumenti più rappresentativi – venne distrutto da quel sisma; in città e nelle sue adiacenze si contarono oltre 60.000 morti (circa il 30% della popolazione) e gran parte dei sopravvissuti abbandonarono gli inospitali ruderi edilizi. Reggio venne rasa al suolo dal terremoto che, in città, fece 12.000 vittime. Si può affermare che, a seguito di quel tragico evento, la storia di queste città andò perduta. Le famiglie, che negli anni le ripopolarono, provenivano in gran parte dalle zone interne della Sicilia e dalla Calabria e portavano con sé storie e culture diverse, determinando quella frattura, anche culturale, col passato che ancora stenta a rimarginarsi.

Eppure, sia Messina che Reggio Calabria, a pochi anni dal terremoto, nel 1911, si erano dotate di piani di ricostruzione che, pur caratterizzati da una rigida impostazione “antisismica” – regolare schema distributivo, ampie strade, limitata altezza delle costruzioni e conseguente ampliamento del centro abitato –, nel dialettico contrapporsi all'eccezionale caratterizzazione orografica delle colline, che fanno loro corona ed allo scenografico orizzonte litoraneo che traguarda il braccio di mare per proiettarsi verso l'opposta riva, creavano i presupposti per ricostituire un ambiente urbano stimolante e ricco di tensioni.

Rimosse le macerie, le città vennero riedificate rispettando per grandi linee i tracciati delle preesistenti strade principali – rettificati e allargati – su cui venne orientata una griglia stradale che ampliò a dismisura. Le città, pur riacquistando, nel giro di una decina d’anni, una dimensione demografica pari a quella precedente al sisma, finirono così col somigliare ad estesi insediamenti di case da villeggiatura, piatti e privi di riferimenti semantici. Spazzata via dal terremoto ogni precedente tradizionale attività economica che non fosse connessa con il settore delle costruzioni, le due città lentamente rinacquero, seguendo percorsi evolutivi sempre meno affini.

Messina, la cui economia era in precedenza sostenuta dalle risorse prodotte dai traffici marittimi, un tempo caratterizzati dal transito di navi commerciali e militari sulle rotte nord-sud, si andò caratterizzando come soglia di accesso alla Sicilia ed i traffici del suo porto si andarono orientando verso una dimensione locale, rivolta ai servizi di traghettamento tra le due sponde dello Stretto – strutturati in forma di servizio stabile, solo dieci anni prima del terremoto.

Da punto di incontro delle vie marittime tra Europa e Medio Oriente, il capoluogo insulare si trasforma così in nodo di transito dei sempre più imponenti traffici tra Sicilia e continente. Ad una città di oltre 150.000 abitanti, aperta verso un vasto mare, ricca di storia, di memorie civili, di segni architettonici – per tutti basti ricordare l’imponente “palazzata” che segnava l’arco del porto –, si viene in questo modo a sostituire un centro rivierasco che, lentamente, si ripopola guardando alle poche miglia che lo dividono dalla costa calabrese. È una drastica riduzione della prospettiva, non solo fisica, ma anche culturale della città, quella che si determina e che attende ancora di essere superata.

Ciononostante, almeno fino al termine della seconda guerra mondiale, cioè fin quando le previsioni del Piano di ricostruzione del 1911 vennero rispettate, la città si sviluppa in modo coerente – seppure senza riuscire a generare emergenze focali – nella stretta piana alluvionale serrata tra le colline e il mare.

A partire dagli anni '50 – ed almeno fino all'approvazione del Piano Tekne del 1978 – la città si espande invece in modo vertiginoso, dilagando oltre i limiti della griglia regolatrice del Piano del 1911. L'insediamento litoraneo ancora compatto – sebbene caratterizzato da basse densità edilizie – si sfrangia e si disgrega in periferie affollate di palazzoni. Per costruire nuove abitazioni – e solo quelle – si spianano colline, si intubano corsi d'acqua, fino a negare la naturalità dei luoghi e ad inglobare antichi villaggi litoranei. La “nuova” edilizia si spande lungo la costa e si inerpica lungo i fondovalle delle fiumare, dando luogo alla formazione di un abitato a sviluppo tentacolare con prevalente direttrice aggregativa costiera.

Sorgono in questo modo popolosi insediamenti troppo distanti dal centro della città, sia in termini fisici che funzionali, cresciuti in modo spontaneo. Un trauma edilizio esiziale per una struttura urbana ancora gracile, in cerca di una identità e investita da un flusso ininterrotto di veicoli che la scavalcano, guardando verso altre mete.

Nei nuovi contesti periferici, privi di attività e di riferimenti semantici, ben presto si generano fenomeni di degrado, marginalità e abbandono, cui il PRG del 1978 tende a porre un freno con una più rigida regolamentazione dell'attività edificatoria e mediante la previsione dei servizi di base. Il Piano Tekne si configura infatti come uno strumento regolatore di impostazione tecnicistica che, rivolto com'è a risolvere le carenze funzionali della città ed a razionalizzarne i modi d'uso, difetta di una impostazione strategica di fondo e non delinea una prospettiva verso cui orientare lo sviluppo della città.

A questa carenza di aspirazioni – oltre che alla risoluzione delle nuove esigenze funzionali nel tempo manifestatesi – tenta di dare risposta il PRG del 1990, proponendo una impostazione di grande suggestione semantica ed efficacia funzionale, radicata nella cultura del luogo. I principali elementi funzionali previsti dal nuovo PRG – il collettore ad ansa, l'arpa verde, la collana delle nuove centralità –, pur finalizzati a risolvere esigenze specifiche, tendono tutti a valorizzare il talento visuale della città che spazia sull'intera area dello Stretto ed il patrimonio naturalistico di eccezionale bel-

lezza, ancora custodito dalle estreme propaggini orientali dei Monti Peloritani; mare e monti che tanta parte hanno avuto nella storica caratterizzazione della cultura della città di cui segnano i limiti.

Reggio Calabria eredita l'attuale assetto urbanistico dal piano di ricostruzione ideato da Giovan Battista Mori nel 1790 a seguito del terremoto del 1783. Tale assetto venne, infatti, riproposto dal Piano redatto dall'Ing. De Nava nel 1911, dopo il disastroso terremoto che investì l'area dello Stretto nel 1908; questo secondo piano di ricostruzione mantenne la preesistente rigida griglia stradale a maglie quadre, modificandola solo in alcuni punti per renderla coerente con le norme antisismiche ed estendendola a Nord e a Sud del preesistente insediamento, fino a raggiungere e superare le fiumare Annunziata e Calopinace che, in precedenza, ne costituivano i limiti fisici.

La ricostruzione andò avanti con lentezza. La maggior parte delle infrastrutture, degli edifici e dei servizi pubblici venne realizzata tra il 1925 ed il 1935, delineando quella che è l'attuale configurazione della città, costituita da un regolare aggregato di *insulae* che si stendono lungo la costa per circa cinque chilometri, con una profondità media di quasi uno.

Si può quindi affermare che lo schema urbanistico proposto dal Mori abbia retto almeno fino agli anni '50. Dopo questa data invece, in particolare a partire dagli anni '70, anche Reggio, come Messina, viene interessata da una rilevante espansione edilizia che, esaurita la capacità insediativa costiera, si spinge verso l'entroterra, risalendo le vallate delle fiumare. La maggior parte delle colline più prossime alla città è stata in quegli anni urbanizzata in modo spontaneo, dando luogo ad un aggregato disarticolato. Né il PRG del 1985 è riuscito ad arginare una diffusa prassi edificatoria che ha prodotto una qualità urbana povera e carente di dotazioni funzionali, cui corrisponde per gli abitanti una scadente qualità della vita.

La città, chiusa com'è a monte dalle colline e da una densa e disordinata urbanizzazione e lungo costa dal fitto fascio di infrastrutture lineari – che ne limita drasticamente il rapporto col mare – è impegnata in questi ultimi anni in programmi di riqualificazione

urbana che puntano, tra l'altro, a restituire il litorale urbano alla sua più congeniale fruizione culturale e turistica ed a migliorare l'accessibilità trasversale ai quartieri pedecollinari. Ciò agendo, sia sui siti con progetti di riqualificazione, sia sul sistema delle infrastrutture di collegamento, con il trasferimento verso l'interno della linea ferroviaria e della viabilità principale litoranea – cosa peraltro funzionale anche alla realizzazione delle vie di accesso al Ponte sullo Stretto – e con interventi volti al rilancio funzionale dell'aeroporto e del porto.

6. *La Città metropolitana dello Stretto: una indagine funzionale dei sistemi insediativi.*

Già un decennio fa' elaborammo, per conto della Società Stretto di Messina, uno studio finalizzato ad individuare le possibili ricadute territoriali prodotte dalla costituzione della Città dello Stretto; aggiornando alcune delle risultanze scaturite da quello studio, impostato su base provinciale, è possibile cogliere oggi alcune delle differenze esistenti tra le realtà reggina e messinese; differenze che, come già allora rilevammo, sembrano essere state prodotte piuttosto da specifiche situazioni geografiche che da sostanziali differenze culturali, laddove il territorio della Provincia di Messina, per caratteristiche morfologiche, ha consentito lo sviluppo di una più forte area di gravitazione intorno al capoluogo o, localmente, intorno a pochi altri centri, mentre nella Provincia di Reggio Calabria ci si trova piuttosto in presenza di una catena di polarità litoranee – tra le quali emerge, per importanza, il capoluogo – che ha storicamente avuto modo di sviluppare diverse specializzazioni funzionali.

La distribuzione della popolazione sul territorio delle due Provincie – e conseguentemente la struttura dell'armatura urbana – è alquanto simile, sebbene sconti il prevalente peso demografico della Provincia di Messina (circa 640.000 ab. al 2001) su quella di Reggio Calabria (circa 565.000 alla stessa data, cioè il 12% in meno). In entrambe le Provincie: circa un terzo della popolazione ri-

siede nel capoluogo, un ulteriore 25% vive in Comuni con più di 10.000 abitanti (seppure sul versante siciliano, per consistenza demografica, emergano sugli altri i centri di Barcellona e Milazzo) e gran parte della restante popolazione vive in paesi di modesta dimensione demografica (85 Comuni nella Provincia di Messina e 72 in quella di Reggio non superano i 5.000 abitanti), spesso arroccati sulle montagne ed estranei ai flussi economici che interessano le zone costiere. Le zone interne di entrambe le Province presentano un'armatura insediativa gracile – in gran parte penalizzata dalla inospitale natura dei luoghi e dalla difficoltosa accessibilità –, che mal si presta, per dimensione e distribuzione, a rispondere alle esigenze imposte da una efficiente organizzazione del territorio.

Nel complesso, il sistema insediativo del versante siciliano si presenta più strutturato per costituirsi come struttura di riferimento per lo sviluppo di un'area integrata dello Stretto da cui il sistema reggino potrà trarre una accelerazione dei fenomeni di sviluppo.

In ambito industriale e produttivo le due Province che si affacciano sullo Stretto presentano strutture economiche profondamente diverse. Mentre Messina vanta una tradizione industriale, nel sistema economico calabrese l'industria non ha mai svolto un ruolo determinante, con attività spesso avviate proprio all'ombra dell'apparato produttivo messinese.

Ancora oggi Messina, in questo settore, manifesta una egemonia sul resto del territorio provinciale; non altrettanto può dirsi per la Provincia di Reggio, in cui è possibile rilevare una più omogenea distribuzione territoriale dell'ancora gracile apparato produttivo, i cui insediamenti si concentrano in particolare, oltre che nel capoluogo, anche a Gioia Tauro, Bagnara e nella stessa Villa S. Giovanni.

Non v'è dubbio che una più salda integrazione delle strutture produttive locali, comprendenti attività agricole, industriali e di servizio, organizzate in forma di filiera e supportate da canali e tecnologie relazionali innovativi, potrebbe consentire, anche alle aziende oggi operanti nell'area dello Stretto, di recuperare margini economici e di competitività.

Servizi e pubblica amministrazione trovano nei due capoluoghi i prevalenti centri di attività sebbene ancora una volta è Messina che sembra affermarsi con maggiore determinazione di quanto non faccia Reggio Calabria sul resto del territorio provinciale per capacità di accentrazione. L'economia di entrambe le città resta in ogni caso condizionata dall'intervento statale, dalla presenza di sedi amministrative ed, in certa misura, anche dalle attività di fornitura di servizi alla persona.

Analoga situazione si può riscontrare nel commercio che risulta essere più strutturato nei centri della Provincia di Reggio – in cui, oltre al capoluogo emergono, per quantità di attivi nel settore, Melito di Porto Salvo, Gioia Tauro e Siderno – di quanto non avvenga in quello di Messina.

Il settore turistico rappresenta uno dei più rilevanti fattori di sviluppo della intera Regione dello Stretto e merita pertanto di essere approfondito con attenzione; anche in questo settore, tra le due sponde si rilevano situazioni diversificate.

Il versante messinese presenta una struttura produttiva e una distribuzione di insediamenti matura, rivolta al turismo marittimo. Il florido settore economico trova poli di massimo interesse nei rinomati comprensori di Taormina-Giardini Naxos, di Milazzo-Capo d'Orlando e delle Isole Eolie.

Nella sponda calabrese, quale fattore determinante per promuovere con rinnovato impulso un ulteriore sviluppo turistico dell'area, emerge la centralità della questione ambientale, intesa non esclusivamente nei termini posti dalla problematica naturalistica, bensì anche in quelli relativi alla organizzazione produttiva del territorio e del suo decollo socio-economico.

Nella Provincia di Reggio occorre riparare i guasti operati sul territorio da una errata politica settoriale che, in molte zone costiere a vocazione turistica, ha privilegiato una irragionevole realizzazione di seconde case in luogo di più ponderati interventi di attrezzatura del territorio mirati alla formazione di un habitat confortevole e di più stabili forme di reddito.

Ampi margini di sviluppo turistico si presentano ancora nella costa ionica reggina e specialmente nei territori interni di entrambe

le Province. Il patrimonio naturalistico e culturale che i Monti Peloritani e i Piani d'Aspromonte esprimono è, infatti, di notevolissima rilevanza ambientale ed attende di essere valorizzato in forme diverse da quanto è fin qui avvenuto in gran parte delle zone litoranee di entrambe le Province, dove invece, in molti casi, si impone l'assunzione di efficaci azioni di recupero ambientale. Né è da sottovalutare l'indotto che, la eventuale realizzazione del Ponte – in quanto monumentale opera di ingegneria –, potrà generare in termini di convenienze localizzative per attività turistiche e direzionali su entrambe le sponde ed in particolare in corrispondenza degli approdi della struttura: Ganzirri e Pezzo Superiore.

La valorizzazione turistica del territorio costituisce una delle poche residue possibilità di rivitalizzazione economica, in particolare per le più marginali realtà insediative dell'area dello Stretto in cui, peraltro, sopravvivono alcune tra le più genuine espressioni della cultura popolare.

Un generale disegno di riqualificazione in senso metropolitano dell'area interprovinciale dello Stretto non può non interessare anche queste zone rade, in cui la natura prende il sopravvento e la mano dell'uomo si è da sempre inserita con oculatezza. Una attenzione particolare è dovuta a questi vasti territori, non foss'altro per il fatto che solo un presidio di questi ambienti, quale quello quotidianamente operato da popolazioni residenti, può garantire una reale sorveglianza e manutenzione di un ecosistema, quale quello collinare e montano di entrambe le Province, per sua natura fragile e instabile.

In particolare, in queste zone occorre tendere a valorizzare quelle risorse endogene che siano in grado di innescare processi di sviluppo sostenibile del territorio e vengano incontro alle esigenze di attrezzatura del territorio e di salvaguardia del patrimonio paesistico-ambientale e culturale da esso custodito.

L'assunzione delle specificità locali, quali fattori da porre a base di ogni ipotesi di sviluppo del territorio, costituisce asserzione di fondo ineludibile per elaborare una proposta di sviluppo sostenibile che concili cioè le aspirazioni di crescita economica di un ambito territoriale con le esigenze di carattere sociale ed ambientale;

la valorizzazione delle risorse locali, se conciliata con la tutela di queste ultime, costituisce, infatti, il presupposto indispensabile per realizzare uno sviluppo che si dimostri autopropulsivo e duraturo.

Anche in questi ambiti insediativi periferici, quindi, la formazione di sistemi insediativi integrati, costituiti cioè da più nuclei abitati, mediante il coordinamento funzionale delle attività e la costituzione di reti di connessione infrastrutturale – non necessariamente fisiche –, può consentire di recuperare efficienza e rango dimensionale tali da realizzare condizioni ambientali e dotazioni di servizi idonee al sostegno dell'economia locale.

7. *La Città metropolitana dello Stretto: città sostenibile e solida ad alta efficienza.*

Oltre alla realizzazione del collegamento, vanno vagliate, per il ridisegno del territorio, altre opportunità di sviluppo offerte da iniziative e situazioni che, nel breve volgere di qualche anno, se adeguatamente colte, potranno rappresentare valide occasioni per vivificare l'economia dell'area integrata dello Stretto, costituendo punti di forza per l'innescio di processi di metropolizzazione:

- l'introduzione di una spinta info-telematizzazione delle funzioni su scala territoriale;
- la promozione di programmi integrati di intervento per la valorizzazione delle presenze storico-monumentali e delle aree di elevata valenza paesistico-ambientale;
- la valorizzazione del potenziale apporto propulsivo offerto all'economia locale dai flussi di immigrazione attesi per i prossimi anni.

La natura geomorfologica di entrambi i territori che si fronteggiano sulle due sponde dello Stretto di Messina, strutturalmente omogenea, ha rappresentato uno dei più rilevanti ostacoli allo sviluppo di quella fitta rete di relazioni che costituisce la caratteristica del vivere contemporaneo. Fino a quando le comunicazioni si sono potute avvalere esclusivamente di collegamenti fisici, le condizioni

morfologiche di un territorio hanno rappresentato un limite allo sviluppo economico di aree geograficamente marginali o morfologicamente accidentate. Ormai, da alcuni lustri, l'innovazione tecnologica ha messo a disposizione del mercato apparecchiature ed infrastrutture che consentono di sostituire i tradizionali rapporti interfaccia con flussi informativi veicolati da supporti trasmissivi che tendono ad annullare le distanze e riducono in modo sostanziale i vincoli in precedenza posti dalle esigenze di prossimità fisica delle funzioni.

In questo quadro, nell'assunzione di nuove scelte insediative da parte di una azienda come di una famiglia, tendono a riacquistare peso fattori legati alla qualità dell'ambiente e della vita che un luogo riesce ad esprimere; e ciò è tanto più vero proprio per i settori di attività legati alla ricerca e all'innovazione tecnologica. La storia di numerosi parchi scientifici e tecnologici formatisi nel recente passato in tutto il mondo è, a tal riguardo, sintomatica.

Una spinta infrastrutturazione info-telematica, estesa anche ai più marginali insediamenti dell'area dello Stretto, unita ad una azione di recupero urbanistico-ambientale e sostenuta da forme di marketing territoriale, di formazione permanente e di informazione sociale, potrebbe porre le basi per aprire ambiti insediativi attualmente esclusi dalle vie del progresso, verso orizzonti di sviluppo oggi del tutto imprevedibili; ciò anche in rapporto alle tradizionali relazioni che questo territorio ha storicamente intrattenuto con le altre culture ed i popoli del Mediterraneo.

Una iniezione di innovazione nei sistemi di trasmissione e gestione dei flussi informativi in ambito provinciale e regionale, se accompagnata da un'azione formativa degli operatori e informativa della popolazione tutta, produrrebbe una riorganizzazione funzionale delle attività produttive ed amministrative locali con ricadute in termini di recupero di efficienza.

La predisposizione di una rete di supporti trasmissivi a larga banda, estesa all'intera area dello Stretto, riducendo i vincoli di prossimità fisica, conferirebbe requisiti di "centralità" anche a siti remoti e consentirebbe di procedere ad una razionale ridistribuzione delle funzioni in ambito interprovinciale. Una infrastrutturazione

comunicazionale, oltre a risolvere per l'intero territorio i problemi di accessibilità ai servizi, consentirebbe di conseguire positive ricadute anche in termini di recupero e riuso di numerosi episodi edilizi di pregio, oggi abbandonati, ubicati in centri storici di valenza storico-testimoniale.

L'uso corretto del prodotto dell'innovazione tecnologica rappresenta una sfida che, se vinta, porrebbe l'area dello Stretto – l'auspicata “Regione dello Stretto”, cablata ed interetnica – all'avanguardia nel processo di ammodernamento gestionale delle attività e dei servizi rispetto ad altre regioni italiane in cui tale processo, seppure in stato più avanzato, si confronta con le inerzie presenti in sistemi territoriali già strutturati e sconta i limiti di uno sviluppo non pianificato, in molti casi improntato più al consumo mercantile dei prodotti che al miglioramento di qualità ed efficienza dei processi.

Le Provincie di Messina e di Reggio Calabria conservano ancora, non solo nelle aree interne, ampi contesti incontaminati con salde caratterizzazioni naturalistico-ambientali e storico-testimoniali a valenza complessiva in cui l'intervento antropico si fonde in modo inscindibile col paesaggio, producendo insieme ambientali che hanno pochi uguali nel panorama nazionale; una ricchezza questa che si esprime in manifestazioni corali che hanno radici in solide basi culturali.

Queste risorse vanno in primo luogo salvaguardate nei loro caratteri distintivi e quindi valorizzate con interventi finalizzati alla loro fruizione ed informati da una sensibilità che consenta di accostarsi, con ponderatezza, alle genuine manifestazioni culturali ancora custodite dal territorio e dalle tradizioni locali, al fine di evitarne una contaminazione consumistica.

A tal fine, per queste aree – spesso soggette a fenomeni di abbandono – è opportuno elaborare progetti integrati che prevedano interventi di recupero del patrimonio insediativo di valenza storico-testimoniale e di qualificazione ambientale delle aree a valenza naturalistica, opere di consolidamento idro-geologico e di infrastrutturazione del territorio, progetti di riuso del patrimonio immobiliare

abbandonato a fini ricettivi e per la realizzazione di servizi di base, azioni volte al sostegno del tessuto imprenditoriale locale e alla formazione professionale degli abitanti; ciò al fine di migliorare le condizioni di vita dei residenti e di creare i presupposti per lo sviluppo di una ricettività turistica di qualità che esige un'offerta di alto livello in termini di servizi resi.

È cioè opportuno per queste aree – anche in relazione alla modesta dimensione delle strutture insediative che le costituiscono – promuovere la realizzazione di interventi integrati limitati ad aree circoscritte che siano in grado di innescare localmente processi di sviluppo autopropulsivo e, per questo motivo, duraturi, sostenuti nel tempo da una politica di marketing territoriale; progetti esemplari che contemperino interessi di natura sia pubblica che privata e fungano da fertilizzanti per il tessuto imprenditoriale locale, definendo un quadro di convenienze attinenti al settore della ricettività rivolta ad un target turistico specifico, interessato alle peculiarità naturalistico-ambientali, culturali, archeologiche dei luoghi.

In questi contesti si impone una chiara affermazione della cultura del recupero in alternativa alla dissennata politica additiva che ha caratterizzato tanta parte delle iniziative turistiche realizzate negli ultimi anni nei comprensori turistici costieri dell'area; una linea di politica culturale rivolta alla rivitalizzazione dei centri storici, alla rinaturalizzazione del paesaggio ed alla riqualificazione di tutte le tradizionali manifestazioni culturali di cui questa terra è ancora ricca e che potranno costituire gli elementi di forza per un riuso intelligente ed efficace del territorio.

La presenza nel nostro Paese di immigrati che provengono da Paesi del terzo mondo è sempre più significativa; questa popolazione rappresenta, allo stato attuale, circa il 4% della popolazione residente in Italia e costituisce una risorsa molto spesso sottovalutata in un Paese come il nostro in cui, da troppi anni, persiste una preoccupante stagnazione demografica. Dall'Africa, dal Medio Oriente, dall'America Latina, da alcuni Paesi balcanici ed in questi ultimi anni, con sempre maggiore intensità, anche dai Paesi dell'Oriente estremo – dove attualmente si concentra oltre il 50%

della popolazione mondiale (3 miliardi di persone) –, arrivano ogni anno in Italia, non sempre legalmente, consistenti flussi migratori che vanno ad ingrossare le fila della marginalità urbana.

Si tratta di individui a basso livello di scolarizzazione che pure sono portatori di salde radici culturali con le quali siamo chiamati a confrontarci.

Secondo le stime più accreditate, entro pochissimi anni, la popolazione del nostro Paese sarà costituita per oltre il 20% da abitanti di razze, lingue, religioni diverse dalla nostra. Dalla sola Cina – in cui oggi vive circa un quarto della intera popolazione mondiale – si sposterà verso l'Europa il 10% della popolazione.

La dimensione di questo fenomeno è tale da imporre l'elaborazione di programmi locali di integrazione interetnica che evitino l'insorgere di dirompenti problemi sociali determinati dall'emarginazione, dalla ghettizzazione, dall'annichilimento culturale degli immigrati e predispongano, invece, sia le collettività accoglienti, sia gli immigrati, a forme di convivenza civile, di reciproco riconoscimento, nel rispetto delle differenze.

Le problematiche poste da questo stato di cose investono aspetti culturali e sociali ma si ripercuotono anche sugli assetti urbanistici e territoriali delle aree di immigrazione. La programmazione degli interventi da realizzare nel prossimo futuro nelle nostre città e nei nostri territori non può quindi non tener conto di questo fenomeno che va governato e assunto negli strumenti di pianificazione alla stregua di ogni altro fabbisogno sociale da soddisfare. Non v'è dubbio, infatti, che la sempre più consistente immigrazione prevista nei prossimi anni verso il nostro continente – di cui l'area dello Stretto, in quanto cerniera dei traffici euro-mediterranei, costituisce un avamposto meridionale – inciderà sull'evoluzione di ogni preesistente aggregato insediativo che tenderà a configurarsi in forma di città “multietnica” – uno spazio urbano che accoglie più etnie – e che invece dovrebbe tendere a diventare una città “interetnica”, una città diffusa e ricca di centri di aggregazione, fondati sui valori, che si articoleranno in un sistema analogo a quello delle storiche *neighbourhood*, unità di vicinato in cui ogni uomo sia messo in condizione di confrontarsi ed interagire liberamente con i suoi simili,

senza distinzioni di razza, religione, cultura; una città quindi che riesca a recuperare i valori semantici, umani e sociali, espressi da tutte le componenti culturali che accoglie.

Ogni nuovo disegno di assetto di un territorio deve misurarsi, non solo con le problematiche in atto, così come desumibili dall'analisi dello stato di fatto, ma deve anche confrontarsi con scenari evolutivi rinvenibili nel contesto complessivo, all'interno del quale l'area di interesse è inserita, cioè deve confrontarsi con problemi che stanno per manifestarsi e che oggi sono solo latenti, in modo da riuscire a intercettare ogni opportunità di sviluppo si dovesse presentare in un futuro prossimo.

È il caso:

- **del potenziamento del collegamento tra le due sponde dello Stretto e degli effetti territoriali che la sua realizzazione potrebbe riverberare sull'armatura urbana delle due sponde;**
- **del portato che un uso corretto dei prodotti dell'innovazione tecnologica potrebbe manifestare sulla riorganizzazione delle funzioni urbane e territoriali;**
- **delle opportunità che l'affermarsi di una domanda di turismo ambientale e culturale potrebbe attivare per rivitalizzare gli aggregati insediativi più marginali;**
- **del contributo che, a tale rivitalizzazione, potrebbero offrire i sempre più consistenti flussi di immigrati che interessano il nostro Paese.**

Nasce in conclusione, da quanto detto, la necessità della realizzazione di una nuova Regione dello Stretto, di un nuovo modello di città metropolitana, la Città dello Stretto, che recuperi i propri valori, che sia una città interetnica, che sia una città ad alta efficienza, che diffonda l'uso corretto e non consumistico della innovazione tecnologica.

GUIDO DE VITA

(c.s.)

Ringrazio il prof. Beguinot per avere sviluppato, con parole semplici e chiare, concetti complessi, sottoponendo alla nostra attenzione una serie di problematiche delle quali sinora non si era parlato. Il prof. Beguinot ha voluto sottolineare come il ponte, inteso come semplice sommatoria tra Reggio Calabria e Messina, non è la panacea per risolvere tutti i mali del Mezzogiorno. Appare infatti indispensabile tutelare i valori storici e culturali espressi dalla “Regione dello Stretto”: questa abbraccia un contesto non solo geografico, ma più esteso ed articolato e la cui salvaguardia è indispensabile, se l’obiettivo è quello di creare un armonioso sviluppo e non entropia.

Questo quadro allargato non si è soffermato solo sugli aspetti economici del Ponte, ma ha aperto la nostra conoscenza verso nuovi orizzonti, protesi verso i cambiamenti epocali tipici del XXI secolo: e non è mancato il riferimento al fenomeno dell’immigrazione ed ai delicati aspetti della società multietnica, nella quale già viviamo. Sono tutte tematiche di grande attualità, che trovano nel Ponte un punto di riferimento, e le riflessioni del prof. Beguinot hanno portato i lavori del Convegno su una dimensione nuova, suscettibile di ulteriori approfondimenti. Ecco perché non posso far altro che ringraziarlo, per aver onorato il suo impegno con questa brillantissima relazione. Grazie, Corrado.

Prego ora il dott. Giovanni Satta, Direttore di Federtrasporto, di prendere la parola e svolgere la sua relazione su “Potenziamento della rete infrastrutturale e ricadute sul sistema dei trasporti - Uno strumento di valorizzazione: l’*Italian Distribution Council*”. Prego, dott. Satta.

